

L'importanza del riposo

Scritto da Pietro Pallini

I moderni aerei di lungo raggio hanno autonomie sempre più lunghe, il che consente da un lato collegamenti no-stop fino a pochi anni fa impensabili, ma pone dall'altro qualche problema sull'impiego degli equipaggi.

L'agenzia americana per l'aviazione (FAA) ha già sollevato il problema e, in attesa di varare una revisione delle regole, ha già provveduto a emettere una serie di raccomandazioni tese a mettere in opera delle misure di mitigazione della fatica, sia aumentando il numero dei membri di equipaggio, sia prevedendo dei periodi di riposo tra un volo di andata e uno di ritorno (o anche a fine turno) più consistenti: raccomandazioni che non hanno mancato di suscitare il malcontento delle compagnie, che vedrebbero in questo modo lievitare i costi di gestione dei loro organici.

In Europa, i limiti massimi di impiego degli equipaggi sono stabiliti dall'EASA, un'agenzia dell'Unione Europea che si occupa della sicurezza aerea e che a questo tema dedica una specifica sezione della sua regolamentazione, la cosiddetta "[Subpart Q](#)".

Nello stabilire i limiti (di lavoro e di riposo) vengono tenuti in considerazione diversi fattori, a cominciare ovviamente dalla composizione dell'equipaggio (da 2 a 4 piloti) e dal numero delle tratte previste durante il turno, per finire con i fusi orari attraversati (il jet-lag interferisce con il riposo) e con l'eventuale impiego durante la notte.

Gli studi medici di settore dimostrano infatti che, in corrispondenza di un periodo di tempo che viene definito "finestra del ciclo circadiano inferiore", le prestazioni psico-fisiche umane decadono, gli effetti della fatica si fanno sentire in maniera più acuta e subdola, e i tempi di recupero post-volo si allungano considerevolmente.

Conosciuta con l'acronimo inglese [WOCL](#), la nostra "finestra", va dalle 2 alle 6 di notte (calcolate sul fuso al quale il soggetto è acclimatato) e i suoi effetti devono essere contrastati da una diminuzione del periodo di servizio massimo consentito calcolata in base al tempo di esposizione.

In pratica, il limite massimo di servizio deve essere ridotto di un numero di minuti pari alla metà del tempo trascorso all'interno della WOCL, con un massimo di due ore. Se il volo si svolge completamente in arco notturno, come molti voli intercontinentali, le 18 ore consentite ad un equipaggio di quattro piloti si riducono dunque a 16, e questo finisce in molti casi col porre serie limitazioni.

Limitazioni che, del resto, appaiono perfettamente normali quando sono applicate ad autisti di pullman o di TIR, oppure ai macchinisti dei treni, ma che sembrano destare qualche perplessità quando invece si parla di una categoria che ha peculiarità simili a quelle delle categorie suindicate, complicate caso mai dal fatto di non potere, all'occorrenza, mettere la freccia e fermarsi in corsia di emergenza.

L'importanza del riposo

Scritto da Pietro Pallini

A rigor di logica, questo dovrebbe indurre a una maggiore attenzione proprio nei confronti dei piloti, ma pare purtroppo che da quest'orecchio, almeno in Italia, le autorità preposte non ci vogliano sentire, e siano molto più sensibili alle necessità economiche delle compagnie... almeno questo è quello che viene da pensare se si guarda da vicino la regolamentazione "ad hoc" che viene applicata su una rotta, la Roma-Buenos Aires-Roma, che ha tutte le caratteristiche per rientrare nelle limitazioni alle quali accennavo sopra.

Ma su questo discorso torneremo presto, e in maniera più approfondita.

(6 settembre 2010)